



BK10-26-0040_B

Beschluss

In dem Verwaltungsverfahren
aufgrund der Anträge

der Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH, Am Bahnhof 12, 63825 Schöllkrippen,
vertreten durch die Geschäftsführung,

Antragstellerin,

vom 10.03.2026 und 18.03.2026 auf Ausnahme von verschiedenen Vorschriften der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 vom 22.11.2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (DVO (EU) 2017/2177) und auf Befreiung von verschiedenen Pflichten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG),

hat die Beschlusskammer 10 der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Tulpenfeld 4, 53113 Bonn,

durch

den Vorsitzenden Dr. Ulrich Geers,
den Beisitzer Dr. Hendrik Leupold und
den Beisitzer Dr. Johannes Arnade

am 27.03.2026

beschlossen:

1. Die Antragstellerin wird im Hinblick auf die von ihr betriebenen Abstellgleise, die Einrichtung für die Brennstoffaufnahme sowie die von ihr betriebenen Personenbahnhöfe von der Anwendung aller Vorschriften der DVO (EU) 2017/2177, mit Ausnahme von Art. 4 Abs. 2 Buchstaben a) bis d) und Buchstabe m) sowie Art. 5 DVO (EU) 2017/2177, ausgenommen.

2. Die Antragstellerin wird im Hinblick auf die von ihr betriebenen Abstellgleise, die Einrichtung für die Brennstoffaufnahme sowie die von ihr betriebenen Personenbahnhöfe von den Pflichten des § 13 ERegG und des Kapitels 3 ERegG unter Ausnahme der §§ 21 und 43 ERegG befreit, soweit die Antragstellerin als Betreiberin von Personenbahnhöfen nicht bereits mit Ziffer 1 des Beschlusses vom 14.09.2017 (Gz. BK10-17-0058_B) von der Pflicht zur Einhaltung des § 33 ERegG befreit wurde.

I. Sachverhalt

Bei der Antragstellerin handelt es sich um eine nichtbundeseigene Eisenbahn, welche ein regelspuriges Schienennetz mit der Strecke Kahl nach Schöllkrippen (Bayern) betreibt. Das Schienennetz hat eine Länge von rund 23 km. Die Antragstellerin betreibt zudem 14 Personenbahnhöfe bzw. Haltepunkte (nachfolgend Personenbahnhöfe) entlang dieses Schienennetzes sowie fünf Abstellgleise und eine Einrichtung für die Brennstoffaufnahme.

Mit Beschluss BK10-17-0058_B vom 14.09.2017 wurde die Antragstellerin im Hinblick auf die von ihr betriebenen Personenbahnhöfe von den Pflichten des § 33 ERegG befreit.

Mit E-Mail vom 10.03.2026 wandte sich die Antragstellerin mit einem Ausnahmebegehren an die Bundesnetzagentur.

Am 11.03.2026 hat die Bundesnetzagentur das Ausnahmeverfahren eingeleitet, dies am selben Tag auf ihrer Internetseite veröffentlicht und dabei auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen.

Mit E-Mail vom 18.03.2026 hat die Antragstellerin ihren Antrag um Befreiungsbegehren erweitert.

Die Antragstellerin beantragt sinngemäß, sie hinsichtlich der von ihr betriebenen Personenbahnhöfe sowie Abstellgleise und der Einrichtung für die Brennstoffaufnahme

1. gemäß Art. 2 Abs. 1 UAbs. 1 i. V. m. Abs. 2 DVO (EU) 2017/2177 von der Anwendung aller Vorschriften der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22.11.2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen, mit Ausnahme der Art. 4 Abs. 2 Buchstaben a) bis d) und Buchstabe m) sowie Art. 5 DVO (EU) 2017/2177 auszunehmen sowie
2. gemäß § 2b Abs. 2 ERegG von den Pflichten des § 13 ERegG und des Kapitel 3 unter Ausnahme der §§ 21 und 43 ERegG zu befreien, soweit sie als Betreiberin von Personenbahnhöfen nicht bereits mit Ziffer 1 des Beschlusses vom 14.09.2017 (Gz. BK10-17-0058_B) von der Pflicht zur Einhaltung des § 33 ERegG befreit wurde.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Verfahrensakte und die Ausführungen unter II. Bezug genommen.

II. Gründe

Dem Ausnahme- bzw. Befreiungsantrag wird stattgegeben.

Diese Entscheidung beruht auf Art. 2 Abs. 1 UAbs. 1 i. V. m. Abs. 2 DVO (EU) 2017/2177, § 2b Abs. 2 ERegG.

Die Entscheidung ergeht formell (hierzu unter II.1) und materiell (hierzu unter II.2) rechtmäßig.

II.1 Formelle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht formell rechtmäßig.

Die Zuständigkeit der Beschlusskammer für die Entscheidung ergibt sich aus § 77 Abs. 1 ERegG i. V. m. § 4 Abs. 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVG).

Die Verfahrensvorschriften sind gewahrt worden.

Die Bundesnetzagentur hat das Verfahren am 11.03.2026 auf ihrer Internetseite veröffentlicht und dabei auf die Möglichkeit der Hinzuziehung zum Verfahren hingewiesen. Bei der Beschlusskammer sind keine Hinzuziehungsanträge eingegangen.

Die Entscheidung ergeht nach Anhörung der Beteiligten (§ 77 Abs. 6 Satz 1 ERegG). In Ausübung des ihr gemäß § 77 Abs. 6 Satz 3 ERegG zustehenden Ermessens hat die Beschlusskammer von der Durchführung einer öffentlich mündlichen Verhandlung abgesehen. Dafür war der Umstand maßgeblich, dass die Antragstellerin schriftlich ausreichend und gleichwertig angehört werden konnte.

Die Entscheidung ist gemäß § 77 Abs. 5 ERegG mit der für die Eisenbahnregulierung zuständigen Abteilung der Bundesnetzagentur abgestimmt worden.

II.2 Materielle Rechtmäßigkeit

Der Beschluss ergeht materiell rechtmäßig.

Dem Antrag auf Ausnahme gemäß der DVO (EU) 2017/2177 wird ebenso stattgegeben (hierzu unter II.2.1) wie dem Antrag auf Befreiung nach dem ERegG (hierzu unter II.2.2).

II.2.1 Ausnahme der Antragstellerin von der Anwendung aller Vorschriften der DVO (EU) 2017/2177 mit Ausnahme der Art. 4 Abs. 2 Buchstaben a) bis d) und Buchstabe m) sowie Art. 5 (Tenor zu 1.)

Die Antragstellerin wird im Hinblick auf die im Tenor zu 1. benannten und von ihr betriebenen Serviceeinrichtungen von der Anwendung aller Vorschriften der DVO (EU) 2017/2177 mit Ausnahme von Art. 4 Abs. 2 Buchstaben a) bis d) und Buchstabe m) sowie Art. 5 DVO (EU) 2017/2177 ausgenommen.

Die Rechtsgrundlage für diese Entscheidung bildet Art. 2 Abs. 1 UAbs. 1 i. V. m. Abs. 2 Anstrich 1 DVO (EU) 2017/2177. Nach Art. 2 Abs. 1 UAbs. 1 DVO (EU) 2017/2177 können Betreiber von Serviceeinrichtungen beantragen, von der Anwendung aller oder bestimmter Vorschriften der DVO (EU) 2017/2177, mit Ausnahme von deren Art. 4 Abs. 2 Buchstabe a) bis d) und Buchstabe m) sowie Art. 5, ausgenommen zu werden. Voraussetzung für eine stattgebende Ausnahmeentscheidung ist nach Art. 2 Abs. 2 DVO (EU) 2017/2177, dass einer der darin aufgeführten Ausnahmegründe vorliegt. Die Vorschrift beinhaltet die Ausnahmegründe, dass die jeweilige Serviceeinrichtung oder Leistung entweder nicht von strategischer Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes ist (Anstrich 1), dass die jeweilige

Serviceeinrichtung oder Leistung in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer Vielzahl von Wettbewerbern steht (Anstrich 2) oder bei der Anwendung der Verordnung das Funktionieren des Marktes für Serviceeinrichtungen beeinträchtigt sein könnte (Anstrich 3).

Diese drei Ausnahmetatbestände sind alternativ zu untersuchen, sodass nur einer von ihnen erfüllt sein muss, damit eine Ausnahme in Betracht kommt,

vgl. – wenn auch nicht bindend – IRG Rail (18) 7, Common Principles on granting exemptions under Article 2 (2) of Commission Implementing Regulation (EU) 2017/2177, Rn. 17.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen der genannten Rechtsgrundlage liegen vor (hierzu unter II.2.1.1). In der Folge ist die Antragstellerin von der Anwendung aller Vorschriften der DVO (EU) 2017/2177 mit Ausnahme von Art. 4 Abs. 2 Buchstaben a) bis d) und Buchstabe m) sowie Art. 5 derselben auszunehmen (hierzu unter II.2.1.2).

II.2.1.1 Tatbestand

Die von der Antragstellerin betriebenen und im Tenor zu 1. benannten Serviceeinrichtungen und die darin erbrachten Leistungen sind ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts. Wie Art. 2 Abs. 2 Anstrich 1 DVO (EU) 2017/2177 zeigt, ist für die Frage der fehlenden strategischen Bedeutung insbesondere die Auslastung der Einrichtung, die Art und der Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs sowie die Art der in der Einrichtung angebotenen Leistung maßgeblich. In ihrer Zusammenschau führen diese Kriterien hinsichtlich der von der Antragstellerin betriebenen Abstellgleise (hierzu unter II.2.1.1.1), der Einrichtung für die Brennstoffaufnahme (hierzu unter II.2.1.1.2) sowie der von ihr betriebenen Personenbahnhöfe (hierzu unter II.2.1.1.3) dazu, dass diese Serviceeinrichtungen jeweils als ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts anzusehen sind.

II.2.1.1.1 Abstellgleise

Die hier in Rede stehenden Abstellgleise der Antragstellerin sind unter Berücksichtigung der Kriterien der Auslastung der Einrichtung (hierzu unter II.2.1.1.1.1), der Art und des Umfangs des potenziell betroffenen Verkehrs (hierzu unter II.2.1.1.1.2) sowie der Art der in der Einrichtung angebotenen Leistungen (hierzu unter II.2.1.1.1.3) in einer Gesamtschau (hierzu unter II.2.1.1.1.4) als ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts anzusehen.

II.2.1.1.1.1 Auslastung der Einrichtungen

Die Auslastung spricht gegen die Annahme einer strategischen Bedeutung.

Als erstes Kriterium für die Beurteilung, ob eine Serviceeinrichtung oder die darin erbrachten Leistungen ohne strategische Bedeutung sind, nennt Art. 2 Abs. 2 Anstrich 1 DVO (EU) 2017/2177 die Auslastung der Einrichtung.

Die Beschlusskammer versteht unter der Auslastung der Einrichtung die tatsächlich erbrachte Leistung in der Serviceeinrichtung im Verhältnis zur potenziell möglichen Maximalauslastung der Serviceeinrichtung. Eine besonders hohe Auslastung kann gegen eine Ausnahme sprechen, weil sie auf eine hohe Nachfrage der Zugangsberechtigten schließen lässt, die wiederum Rückschlüsse auf die strategische Bedeutung der zu betrachtenden Serviceeinrichtung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts zulässt. Bei Abstellgleisen geht die Beschlusskammer grundsätzlich ab einer Auslastung von ca. 70 Prozent davon aus, dass diese für eine strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts spricht.

Dies zugrunde gelegt, ist die tatsächliche Auslastung der hier in Rede stehenden Einrichtung gering. Die Antragstellerin macht zwar keine Angaben zur Auslastung, aber der erzielte Umsatz deutet auf eine geringe Auslastung hin.

II.2.1.1.1.2 Art und Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs

Während die Art des potenziell betroffenen Verkehrs als neutral zu bewerten ist, spricht der Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs gegen eine strategische Bedeutung.

Die Durchführungsverordnung verlangt zunächst eine qualitative Betrachtung, indem sie der Art des potenziell betroffenen Verkehrs Bedeutung beimisst. Es ist damit in den Blick zu nehmen, welche Verkehre die in Rede stehende Infrastruktur potenziell nutzen. Dabei gilt nach Ansicht der Beschlusskammer, dass grundsätzlich jede Form von Verkehr von strategischer Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts sein kann. Das bedeutet, dass das Kriterium grundsätzlich als neutral zu betrachten ist. Die potenziell betroffenen Verkehre können jedoch Besonderheiten aufweisen, die dazu führen, dass die zu betrachtenden Serviceeinrichtungen wahlweise als strategisch bedeutend oder unbedeutend anzusehen sind. Derartige Besonderheiten sind hier nicht ersichtlich.

Der Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs spricht gegen eine strategische Bedeutung. Zur Bestimmung des Umfangs des potenziell betroffenen Verkehrs zieht die Beschlusskammer den bisherigen Verkehr heran, der die Abstellgleise nutzt, soweit kein Auseinanderfallen zum zukünftigen Verkehr zu erwarten ist. Die Beschlusskammer stellt dabei auf den mit einer Einrichtung oder Leistung erzielten Umsatz ab, da eine rege Nutzung in der Regel mit entsprechenden Umsätzen einhergeht.

Die Beschlusskammer geht davon aus, dass insoweit ein eisenbahnbezogener Umsatz in Höhe von mindestens 130.000 Euro jährlich für die strategische Bedeutung einer Einrichtung oder Leistung spricht. Dieser Schwellenwert entspricht dem durch die jährlich stattfindende Markterhebung ermittelten Grenzwert, ab welchem die Beschlusskammer bei Abstellgleisen davon ausgeht, dass diese für die Abwicklung des Verkehrs bedeutsam sind.

Die Antragstellerin gibt einen Umsatz in Höhe von [REDACTED] Euro für 2024 und von [REDACTED] Euro für 2025 an. Der Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs spricht daher gegen eine strategische Bedeutung.

II.2.1.1.1.3 Art der in den Einrichtungen angebotenen Leistungen

Die Art der in den Einrichtungen angebotenen Leistungen ist als neutral zu bewerten.

Nach Auffassung der Beschlusskammer soll anhand dieses qualitativen Kriteriums ermittelt werden, ob trotz einer geringen Nachfrage eine Ausnahme ausscheidet, weil beispielsweise aufgrund von hoher Spezialität eine besondere strategische Bedeutung vorliegt oder ob umgekehrt eine Serviceeinrichtung, die hohe Umsätze verzeichnet, aufgrund von Besonderheiten der angebotenen Leistungen gleichwohl nicht als strategisch bedeutend anzusehen ist.

Besonderheiten, die es rechtfertigten, die Abstellgleise als strategisch bedeutend anzusehen, sind für die Beschlusskammer nicht ersichtlich. Ein besonderes Leistungsportfolio mit weitreichender Bedeutung ist nicht erkennbar.

II.2.1.1.1.4 Gesamtabwägung

Die vorstehend aufgeführten Kriterien sind nicht einzeln zu betrachten, vielmehr kommt es für die Ausnahmeentscheidung letztlich auf eine Gesamtschau aller Kriterien an,

vgl. – wenn auch nicht bindend – IRG-Rail (18) 7, Common Principles on granting exemptions under Article 2 (2) of Commission Implementing Regulation (EU) 2017/2177, Rn. 26.

In der Gesamtabwägung geht die Beschlusskammer davon aus, dass die Abstellgleise der Antragstellerin nicht von strategischer Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes sind. Die geringe Auslastung und der geringe Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs sprechen aus Sicht der Beschlusskammer maßgeblich gegen eine strategische Bedeutung der Einrichtungen der Antragstellerin für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes.

II.2.1.1.2 Einrichtung für die Brennstoffaufnahme

Die hier in Rede stehende Einrichtung für die Brennstoffaufnahme der Antragstellerin ist unter Berücksichtigung der Kriterien der Auslastung der Einrichtung (hierzu unter II.2.1.1.2.1), der Art und des Umfangs des potenziell betroffenen Verkehrs (hierzu unter II.2.1.1.2.2) sowie der Art der in der Einrichtung angebotenen Leistungen (hierzu unter II.2.1.1.2.3) in einer Gesamtschau (hierzu unter II.2.1.1.2.4) als ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts anzusehen.

II.2.1.1.2.1 Auslastung der Einrichtung

Die Auslastung der von der Antragstellerin betriebenen Einrichtung für die Brennstoffaufnahme ist als neutral zu bewerten.

Die unter II.2.1.1.1.1 dargelegten Grundsätze betreffend das Kriterium der Auslastung der dort betrachteten Einrichtungen gelten auch für Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme. Auch bei dieser Art von Serviceeinrichtung geht die Beschlusskammer grundsätzlich ab einer Auslastung von ca. 70 Prozent davon aus, dass diese für eine strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts spricht. Die Antragstellerin macht zwar keine Angaben zur Auslastung. Es liegen aber auch keine Anhaltspunkte für eine hohe Auslastung vor.

II.2.1.1.2.2 Art und Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs

Während die Art des potenziell betroffenen Verkehrs als neutral zu bewerten ist, spricht der Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs gegen eine strategische Bedeutung.

Die unter II.2.1.1.1.2 dargelegten Grundsätze betreffend das Kriterium der Art und des Umfangs des potenziell betroffenen Verkehrs gelten auch für Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme.

Auch im Hinblick auf die von der Antragstellerin betriebene Einrichtung für die Brennstoffaufnahme weisen die potenziell betroffenen Verkehre keine Besonderheiten auf, so dass das Kriterium der Art der potenziell betroffenen Verkehre als neutral zu bewerten ist.

Der Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs spricht gegen die Annahme einer strategischen Bedeutung der Einrichtung für die Brennstoffaufnahme für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts. Den potentiell betroffenen Verkehr ermittelt die Beschlusskammer in der Regel anhand des Umfangs des bisher die Serviceeinrichtung nutzenden Verkehrs und insoweit anhand des vom Betreiber erzielten Umsatzes (dazu unter II.2.1.1.1.2).

Die Beschlusskammer geht davon aus, dass insoweit ein eisenbahnbezogener Umsatz in Höhe von mindestens 1.000.000 Euro jährlich für die strategische Bedeutung einer Einrichtung oder Leistung spricht. Dieser Schwellenwert entspricht dem durch die jährlich stattfindende Markterhebung ermittelten Grenzwert, ab welchem die Beschlusskammer bei Einrichtungen

für die Brennstoffaufnahme davon ausgeht, dass diese für die Abwicklung des Verkehrs bedeutsam sind.

Die Antragstellerin gibt für das Jahr 2024 einen Umsatz von etwa [REDACTED] Euro und für das Jahr 2025 einen Umsatz von etwa [REDACTED] Euro an. Der Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs spricht daher gegen eine strategische Bedeutung.

II.2.1.1.2.3 Art der in der Einrichtung angebotenen Leistung

Das Kriterium der Art der in der Einrichtung angebotenen Leistungen, hinsichtlich dessen die unter II.2.1.1.1.3 dargelegten Grundsätze gelten, erweist sich mit Blick auf die Annahme einer strategischen Bedeutung der von der Antragstellerin betriebenen Einrichtung für die Brennstoffaufnahme für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts wiederum als neutral. Besonderheiten, die es rechtfertigten, die Einrichtung für die Brennstoffaufnahme als strategisch bedeutend anzusehen, sind für die Beschlusskammer nicht ersichtlich. Ein besonderes Leistungsportfolio mit weitreichender Bedeutung ist nicht erkennbar.

II.2.1.1.2.4 Gesamtschau

Die vorstehend aufgeführten Kriterien sind nicht einzeln zu betrachten, vielmehr kommt es für die Ausnahmeentscheidung letztlich auf eine Gesamtschau aller Kriterien an (siehe hierzu II.2.1.1.1.4). In der Gesamtabwägung geht die Beschlusskammer davon aus, dass die Einrichtung der Antragstellerin nicht von strategischer Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes ist. Der geringe Umfang spricht aus Sicht der Beschlusskammer maßgeblich gegen eine strategische Bedeutung der Einrichtung der Antragstellerin für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes.

II.2.1.1.3 Personenbahnhöfe

Die von der Antragstellerin an ihrem Schienennetz betriebenen Personenbahnhöfe und die darin erbrachten Leistungen sind ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts. Wie Art. 2 Abs. 2 Anstrich 1 DVO (EU) 2017/2177 zeigt, ist für die Frage der fehlenden strategischen Bedeutung insbesondere die Auslastung der Einrichtung, die Art und der Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs sowie die Art der in der Einrichtung angebotenen Leistung maßgeblich. In ihrer Zusammenschau führen diese Kriterien hinsichtlich der von der Antragstellerin an ihrem Schienennetz betriebenen Personenbahnhöfe dazu, dass diese Serviceeinrichtungen als ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes anzusehen sind.

Gemäß Anlage 1 Nummern 2 und 6 zum ERegG sowie dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vom 10.07.2019 (Rechtssache C-210/18) sind Personenbahnsteige in Personenbahnhöfen und die Zugangswege als Eisenbahnanlagen zu qualifizieren und ihre Nutzung daher Bestandteil des Mindestzugangspakets (Anlage 2 Nr. 1 Buchstabe c) zu den §§ 10 bis 14 ERegG). Das gilt jedenfalls für die für den Halt von Personenzügen und den Fahrgastwechsel wesentlichen Funktionen (Bahnsteig, vgl. § 1 Abs. 26 ERegG, sowie Zugangswege). Als Bestandteile der Serviceeinrichtung Personenbahnhof zählen demgegenüber gemäß Anlage 2 Nr. 2 Buchstabe a) zu den §§ 10 bis 14 ERegG deren Gebäude und sonstige Einrichtungen einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf. Die Ausnahme nach Art. 2 Abs. 2 DVO (EU) 2017/2177 beschränkt sich auf die so verstandene Serviceeinrichtung Personenbahnhof.

Die Beschlusskammer geht davon aus, dass Personenbahnhöfe (im weiteren Sinne) regelmäßig über einzelne Einrichtungen verfügen, die nach der genannten Abgrenzung der Serviceein-

richtung „Personenbahnhof“ zuzuordnen sind. Die als Serviceeinrichtungen verbleibenden Bestandteile weisen indes nach Einschätzung der Beschlusskammer bei Betreibern mit regional und zahlenmäßig begrenzten Personenbahnhöfen regelmäßig keine strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts auf, sodass eine Befreiung von den Vorgaben der DVO (EU) 2017/2177 mit Ausnahme von Art. 4 Abs. 2 Buchstabe a) bis d) und m) DVO (EU) 2017/2177 erfolgen kann.

Um einen solchen Betreiber handelt es sich bei der Antragstellerin. Diese betreibt mit der o. g. Strecke ein örtliches Schienennetz im Sinne von § 1 Abs. 24a ERegG, also ein Schienennetz, das nicht länger als 100 km ist. Im Fall der Antragstellerin liegt die Streckenlänge deutlich darunter.

Die Ausstattung dieser Personenbahnhöfe mit Serviceeinrichtungsbestandteilen hat in der Regulierungspraxis bisher keine größere Bedeutung erlangt. Der Beschlusskammer liegen zu den genannten Betreibern – anders als zu denjenigen, die deutschlandweit entsprechende Infrastruktur betreiben, – praktisch keine Beschwerden oder sonstigen Eingaben im Hinblick auf die Ausstattung der Personenbahnhöfe vor. Für die Bedürfnisse der Reisenden ist insofern wesentlich, dass an den verfahrensgegenständlichen Personenbahnhöfen die Serviceeinrichtungsbestandteile in Abhängigkeit von den verkehrlichen Erfordernissen zur Verfügung stehen. Auf die Serviceeinrichtungsbestandteile dieser Personenbahnhöfe sind im Übrigen die für die Beurteilung der strategischen Bedeutung in Art. 2 Abs. 2, erster Anstrich DVO (EU) 2017/2177 genannten Kriterien Auslastung, Art und Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs sowie Art der in der Einrichtung angebotenen Leistung allenfalls eingeschränkt anwendbar, sodass aus Sicht der Beschlusskammer bei Betreibern mit regional und zahlenmäßig begrenzten Personenbahnhöfen eine strategische Bedeutung regelmäßig ausscheidet.

II.2.1.2 Rechtsfolge

In der Folge ist die Antragstellerin in dem aus dem Tenor zu 1. ersichtlichen Umfang antragsgemäß von der Anwendung der DVO (EU) 2017/2177, mit Ausnahme der Art. 4 Abs. 2 Buchstaben a) bis d) und Buchstabe m) sowie Art. 5 DVO (EU) 2017/2177, auszunehmen.

Ergehen in Anwendung unionsrechtlicher Vorschriften Verwaltungsakte deutscher Behörden, gilt grundsätzlich § 40 VwVfG einschließlich der in ihm anerkannten allgemeinen Grundsätze des Verwaltungsrechts,

vgl. *Sachs*, in: *Stelkens/Bonk/Sachs*, VwVfG, 10. Auflage 2023, § 40, Rn. 10.

Art. 2 Abs. 2 DVO (EU) 2017/2177 räumt den Regulierungsstellen nur in besonders gelagerten Fällen ein Ermessen ein. Liegen keine besonderen Umstände vor, ist die Ausnahme zu gewähren. Zwar enthält Art. 2 Abs. 2 DVO (EU) 2017/2177 in seiner deutschen Sprachfassung das Wort „kann“ und in seiner englischen Sprachfassung das Wort „may“, was in der Regel auf ein Ermessen hindeutet. Die Begriffe lassen aber nicht zwingend auf einen Ermessensspielraum schließen. Das Wort „kann“ lässt sich auch dahingehend verstehen, dass der Verwaltung eine bestimmte Kompetenz eingeräumt wird, die sie bei Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen wahrnehmen muss. Letztlich kommt es nicht nur auf den Wortlaut der Vorschrift als maßgebliches Auslegungskriterium an, sondern auf deren teleologische und systematische Auslegung,

vgl. *Riese*, in: *Schoch/Schneider*, Verwaltungsrecht - VwGO, Stand: 48. EL Juli 2025, § 114 VwGO, Rn. 19.

Aus Erwägungsgrund Nr. 2 der DVO (EU) 2017/2177 ergibt sich, dass die verordnungsgebende Kommission Betreiber von Serviceeinrichtungen auf einem Markt mit einer Vielzahl von

Wettbewerbern, die vergleichbare Leistungen erbringen, von einigen Vorgaben der DVO (EU) 2017/2177 entlasten wollte, um sie nicht über Gebühr zu belasten. Sie bringt damit zum Ausdruck, dass Betreiber von Serviceeinrichtungen, die den Tatbestand von Art. 2 Abs. 2 DVO (EU) 2017/2177 erfüllen, im Regelfall im Sinne einer Soll-Vorschrift auszunehmen sind. Anhaltspunkte, von dieser Regel abzuweichen, sind vorliegend nicht erkennbar. Es ist mit Blick auf die von dem Antragsteller betriebenen Serviceeinrichtungen kein Umstand ersichtlich, welcher einer Ausnahme von der Anwendung der vorbenannten Vorschriften der Durchführungsverordnung entgegenstünde. Dabei hat die Beschlusskammer auch berücksichtigt, dass ihr derzeit keine Beschwerden von Zugangsberechtigten hinsichtlich der Antragstellerin vorliegen, die aktuell eine anderweitige Entscheidung rechtfertigen könnten.

II.2.2 Befreiung der Antragstellerin von den Pflichten des § 13 ERegG und des Kapitels 3 ERegG mit Ausnahme der §§ 21 und 43 ERegG (Tenor zu 2.)

Die Antragstellerin wird im Hinblick auf die im Tenor zu 2. benannten und von ihr betriebenen Serviceeinrichtungen von den Pflichten des § 13 ERegG und des Kapitels 3 ERegG mit Ausnahme der §§ 21 und 43 ERegG befreit, soweit die Antragstellerin als Betreiberin von Personenbahnhöfen nicht bereits mit Ziffer 1 des Beschlusses vom 14.09.2017 (Gz. BK10-17-0058_B) von der Pflicht zur Einhaltung des § 33 ERegG befreit wurde.

Die Bundesnetzagentur soll einen Betreiber von Serviceeinrichtungen von der Anwendung bestimmter Vorschriften des ERegG ausnehmen, wenn die jeweilige Serviceeinrichtung oder Leistung entweder nicht von strategischer Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes ist, in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer Vielzahl von Wettbewerbern, die vergleichbare Leistungen erbringen, betrieben oder erbracht wird, oder bei der Anwendung der Verordnung das Funktionieren des Marktes für Serviceeinrichtungen beeinträchtigt sein könnte (§ 2b Abs. 2 ERegG).

Eine Befreiung erfolgt nach denselben Voraussetzungen wie eine Ausnahme nach Art. 2 Abs. 2 DVO (EU) 2017/2177, um eine einheitliche Entscheidung über Befreiungen von Betreibern von Serviceeinrichtungen zu gewährleisten,

vgl. die Begründung zur ERegG-Novelle, BT-Drucks. 19/27656, S. 80.

Die tatbestandlichen Voraussetzungen liegen vor (dazu unter II.2.2.1), sodass die Befreiung zu erteilen ist (dazu unter II.2.2.2).

II.2.2.1 Tatbestand

Hinsichtlich der im Tenor zu 2. genannten Serviceeinrichtungen führt eine auf der Grundlage der Kriterien der Auslastung der Einrichtungen, der Art und des Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs sowie der Art der in den Einrichtungen angebotenen Leistungen vorzunehmende Gesamtabwägung dazu, dass die Einrichtungen der Antragstellerin als nicht strategisch bedeutsam für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes i. S. d. § 2b Abs. 2 Nr. 1 ERegG anzusehen sind.

Zur Begründung wird auf die Ausführungen unter II.2.1.1 verwiesen.

II.2.2.2 Rechtsfolge

In der Folge ist die Antragstellerin zu befreien. § 2b Abs. 2 ERegG ist als Soll-Vorschrift ausgestaltet. Liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen vor, muss die Beschlusskammer deshalb grundsätzlich die begehrte Befreiung erteilen. Ein Ermessensspielraum ist ihr nur bei der Annahme eines atypischen Falls eröffnet,

vgl. *Sachs*, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Auflage 2023, § 40, Rn. 26;
Riese, in: Schoch/Schneider, Verwaltungsrecht - VwGO, Stand: 48. EL Juli 2025,
§ 114 VwGO, Rn. 24 f.

Für die Annahme eines solchen Falls sind hier allerdings keine Anhaltspunkte ersichtlich.

II.3 Hinweis

Die Beschlusskammer weist darauf hin, dass sie die gewährte Ausnahme und Befreiung gemäß Art. 2 Abs. 4 DVO (EU) 2017/2177 bzw. § 2b Abs. 4 ERegG zu widerrufen hat, wenn die Kriterien für ihre Gewährung nicht länger erfüllt werden. Die Beschlusskammer bittet daher die Antragstellerin um einen Hinweis, sollten sich wesentliche Umstände, die zu der Befreiung geführt haben, verändern.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem Verwaltungsgericht Köln, Appellhofplatz, 50667 Köln erhoben werden.

Vorsitzender

Beisitzer

Beisitzer

Dr. Geers

Dr. Leupold

Dr. Arnade